


*1961 Vanden Plas Princess 4-litre*

**MOTOR – NYTT fredag 30 augusti**
**Föregående onsdag 28 augusti**

1. **Volkswagens gigant har avlidit – blev 82 år gammal**
2. **Nu öppnar Polestar första fabriken: ”Stolt ögonblick”**
3. **Miljöpartiet kan få svårt att höja bensinskatten**
4. **Jakten på ingenjörer – så ska Northvolt hitta batterikompetensen**
5. **Volvo: Detta står "B" för i våra nya mildhybrider**
6. **Trumps attack på bilindustrin: Dåraktiga direktörer!**
7. **BMW experimenterar med smarta staket och laddhybrider**
8. **BMW fortsätter på den inslagna vägen – även 5-serien får upplyst grill**
9. **Honda håller på med en ny typ av airbag**
10. **Fiat 124 Spider-efterträdare osannolik**
11. **Linus provkör nya Škoda Kamiq i Alsace**
12. **Prov: Porsche Cayenne Turbo S E-hybrid är den nya toppmodellen**
13. **Brabus sätter fart på lilla AMG-Mercan**
14. **Aurus Senat – ryska Rolls-Royce-utmanaren**
15. **Toyota Tj Cruiser kommer i produktion**
16. **Brittisk lyx på fyra hjul firar 100 år**
17. **Alfa Romeo Giulia Sprint GT**
18. **Jubileumskoja**
19. **Grattis Commander!**
20. **Marcus Ericsson påstods göra comeback i F1**
21. **Liten chans till inhopp för Ericsson i Belgien**
22. **Fredagsfilmen**
23. **Fredagshumorn**

ALLT OM BILAR

## 1. Volkswagens gigant har avlidit – blev 82 år gammal

**Av Mattias Rabe**

Publicerad 27 aug 2019 13:30

**Ferdinand Piëch har avlidit vid en ålder av 82. Under många år var han bland annat vd för Volkswagen-koncernen.**



Ett av de stora namnen inom bilindustrin, Ferdinand Piëch, gick bort under måndagen efter att ha kollapsat i samband med en middag vid ett event under söndagskvällen. Han blev 82 år gammal.

Ferdinand Piëch föddes 1937 i Wien som dotterson till Porsches grundare Ferdinand Porsche. Efter en utbildning inom maskinteknik påbörjade han sin karriär i bilbranschen hos Porsche, tack vare sin morbror Ferry Porsche. Han avancerade snabbt och nådde allt högre positioner inom företaget, men tvingades lämna Porsche 1972 efter ett familjebeslut om att inga medlemmar inom Porsche/Piëch-familjen ska involvera sig i företagets ledning. Dessförinnan hade han hunnit vara med – och ledande – vid utvecklingen av Porsches tävlingsbilar, inte minst den framgångsrika modellen 917.

**LÄS MER:** Tyska bilmärket visar upp nya loggan på bilsalong




*Ferdinand Piëch var under många år vd för Volkswagen-koncernen.*

Han började i stället arbeta för Audi i Ingolstadt och är anledningen till att märket började med femcylindriga motorer. Även inom Audi avancerade han i hierarkin och var med om att omforma företaget under 1980-talet, det som blev grunden till vad Audi är i dag. 1988 blev han vd för företaget.

**Blev vd för Volkswagen-koncernen**

Fem år senare blev Ferdinand Piëch vd för Volkswagen-koncernen och påbörjade genast den omvandling som vände ett förlusttyngt företag till den gigant Volkswagen är i dag. 2002 blev han Volkswagen AG:s styrelseordförande och stannade kvar på den positionen fram till våren 2015, bara ett halvår innan dieselgate-skandalen briserade. Han och Martin Winterkorn antyddes inte vara de bästa såta vännerna.

2017 anklagade han Volkswagen för dieselgate, utsläppsskandalen som han menade styrelsen måste ha varit medveten om.

Under hans tid på Volkswagen hände oerhört mycket. **Koncernen köpte bland annat Rolls-Royce Motor Cars (dock utan att få använda sig av namnet då BMW lade vantarna på den biten), Bentley, Lamborghini, Ducati, Bugatti, Scania och MAN.**

Bilar som Ferdinand Piëch har varit direkt inblandad i under Volkswagen-åren är exempelvis den speciella snålbilen XL1, lyxlimpan Phaeton och supersportbilen Bugatti Veyron.

Piëch var far till tolv barn. En av hans söner, Anton Piëch, har fört stafettpinnen vidare genom att grundare Piëch Automotive som i våras visade upp elbilen Mark Zero.

**Mattias Rabe**




## 2. Nu öppnar Polestar första fabriken: ”Stolt ögonblick”

**Av Anders JS Nilsson** Publicerad 27 aug 2019 09:51

**Det svenska prestandaelbilsmärket Polestar öppnar i dag sin första fabrik. Platsen är Kina och Chendou.**



Den nya fabriken finns i Chengdu i Kina och kommer producera Polestar 1, märkets första modell. Fabriken kommer producera elbilar för både den kinesiska och även för den globala exportmarknaden.

Enligt Polestar har Kina industrialisering utvecklats och deras rykte som ett producerande land förbättrats. Dessutom finns även rätt kunskap på platsen.

**LÄS MER:** Problem för Geely i Kina – försäljningen rasar

**Första bilarna leveransklara 2019**

- Här i Chengdu producerar vi inte bara en bra premium- och prestandaladdhybrid. Vi har även skapat en inspirerande tillverkningsmiljö, en fantastisk plats att jobba och besöka. Det reflekterar verkligen Polestarmärke, säger Thomas Ingenlath, vd för Polestar i ett pressmeddelande och fortsätter:

- Vi lovade att vi skulle ha byggt vår första fabrik 2019, vi lovade att bilarna skulle levereras till kunder det här året och vi lovade att vi skulle göra saker och ting annorlunda. Återigen levererar vi våra löften. Det är verkligen ett stolt ögonblick för hela Polestarteamet.

De första bilarna förväntas bli leveransklara i slutet av 2019. Polestar 1 har 600 hästkrafter och ett vridmoment på 1 000 Newtonmeter. Karossen kommer även att produceras i ren kolfiber.




## 3. Miljöpartiet kan få svårt att höja bensinskatten

**Av Patrik Lundin**

Publicerad i dag, 13:06

**Miljö- och klimatminister Isabella Lövin har flera gånger lovat att den årliga höjningen, som är borttagen sedan M/KD-budgeten röstades igenom förra hösten, ska återinföras i nästa budget. Det verkar dock bli svårt att få igenom det löftet, det rapporterar Expressen.**



*Miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP).*

En av orsakerna till ska vara Facebook-gruppen Bensinupproret 2.0 med 645.000 medlemmar. Partierna vill helt enkelt inte riskera att stöta sig med så många människor.

"Flera partier är rädda för bensinupproret. Och eftersom den indexerade höjningen redan tagits bort av M och KD, är det svårt att införa den igen. Vi får nog ställa in oss på att vi inte kan vinna den striden", säger en källa inom Miljöpartiet till Svenska Dagbladet.

**Enligt samma källa ska** varken C, L eller S vara intresserade av att ta tillbaka höjningen och att det därför kommer bli svårt att få in den i budgeten.

**Så mycket har bensinpriset ökat – i dagens penningvärde**

**Alrik Söderlind: "Det är varken bensinpriset eller klimathotet som skrämmer mig"**

NyTeknik

## 4. Jakten på ingenjörer – så ska Northvolt hitta batterikompetensen

**Charlotte Delaryd**

2019-08-25 06:00

**Svenska batterifabriken Northvolt står inför en av sina största utmaningar. Nu vill företaget förändra ingenjörsutbildningarna i Europa för att säkra framtida kompetens.**



*Illustration av Northvolts batterifabrik i Skellefteå.*

Inom kort startar Northvolt jättebygget av fabriken i Skellefteå där de första batterierna ska vara klara för leverans under 2021. Finansieringen av den första etappen är på plats, och orderböckerna uppges vara fulltecknade för fem år framåt.

För att kunna bygga och utveckla företaget i snabb takt ska antalet anställda växa från 300 till 800 inom det närmaste året. Det är därför ingen överdrift att säga att hr-avdelningen nu har fullt upp med informationsträffar och intervjuer för att hitta den kompetens som behövs. Inte minst riktas sökljuset mot ingenjörer.

Utöver medarbetare till Northvolt Labs i Västerås, där batterierna ska utvecklas och testas för storskalig produktion, behövs ingenjörer som ska bygga anläggningen i Skellefteå. Företaget börjar nu också leta efter personer till olika roller inom produktionen av batteriet.

– Vi jobbar främst med traditionell rekrytering med annonser men också via rekommendationer, word of mouth ska inte underskattas. De som har kommit i kontakt med oss och ser möjligheterna rekommenderar ofta vänner som kan passa, säger Katarina Borstedt som ansvarar för kompetensförsörjningen på Northvolt.




*I Skellefteå byggs batterifabriken som ska ha 2 500 anställda fullt utbyggd.*

**Europeisk dragkamp om ingenjörerna**

Intresset för de över hundra annonserna som ligger ute är stort.

– Många av ingenjörerna vi träffar brinner för hållbarhet, men också att få vara med och utveckla något från start. Vi har hittills lyckats rekrytera många drivna individer, och har stor tilltro till att det kommer fortsätta så.

Men att hitta ingenjörer med batterispecifik kompetens inom Sverige och Europa är inte helt lätt. I dag finns experterna inom exempelvis celldesign främst i Asien.

– Det gör att vi behöver titta bredare och även jobba aktivt med att utveckla medarbetare som inte har så mycket erfarenhet av batterier, så att de kan axla rollen på sikt. Batteriproduktion kan även liknas vid andra processer i industrier inom Sverige, bland annat inom papper och stål. Den erfarenheten är också värd mycket för oss, fortsätter Katarina Borstedt.

**Läs mer:** Northvolt ökar tempot i jakten på talanger

Men det kan bli en europeisk dragkamp om ingenjörerna med spetskompetens. Kinesiska Catl ska starta en batterifabrik i Tyskland, och även företag som exempelvis sydkoreanska Samsung och LG Chem har planer på produktion i Europa.

– Det är klart att det finns en konkurrens, men samtidigt har vi inte upplevt den så stor. Jag tror att vi måste jobba långsiktigt och säkerställa att inflödet fortsätter att växa.

Ett spår för att förbättra tillgången på batteriexperter är att utveckla ingenjörsutbildningarna i Europa. Här hoppas Northvolt mycket på ett EU-projekt som startar nästa år.

– Där är vi med som företag och diskuterar hur man ska kunna utveckla hela utbildningssystemet på europeisk nivå för att framöver kunna stötta den här typen av bransch.

**Anpassar utbildningar till batteriframställning**

Northvolt för också samtal med svenska lärosäten för att anpassa utbildningar till batteriframställning. Främst hoppas man att Umeå universitet och Luleå tekniska högskola, som ligger närmast Skellefteåfabriken, vill starta nya inriktningar.

– Jag upplever dialogen vi har som väldigt positiv. Vi hoppas ju att utbildningar kan starta så fort som möjligt eftersom det ju är leveranstid på studenter.

På bara några år har Northvolt gått från en handfull anställda till drygt 300 från 50 olika länder, och på kort tid ska nu personalstyrkan mer än fördubblas.

**Hinner ni med att rekrytera till alla funktioner utan förseningar?**

– Vi växer oerhört snabbt och det innebär alltid en utmaning för organisationen, men jag är helt övertygad om att vi kommer att klara det här. Allt går enligt plan, säger Katarina Borstedt.

**Ingenjörerna som behövs på Northvolt**

500 personer från olika yrkesbakgrunder ska totalt anställas inom ett år.

150 kommer att jobba i Västerås, resten fördelas mellan huvudkontoret i Stockholm och Skellefteå. 2 500 personer väntas totalt vara anställda när produktionen är i full gång i Skellefteå.

I forsknings- och utvecklingsanläggningen i Västerås kommer cirka hälften att vara ingenjörer. Här behövs exempelvis ingenjörer med kompetens inom avancerade material och kemiteknik, elektrokemister, projektledare och processingenjörer.

I Skellefteå, där ett par hundra ingenjörer ska rekryteras inom de kommande åren, behövs konstruktions- och byggingenjörer. Bland kompetensen som efterfrågas finns också projektledare och ingenjörer inom kvalitets- och processutveckling, underhållsingenjörer samt experter inom miljö, hälsa och materialhantering.

**Northvolt**

Bolaget som startade 2017 ska tillverka litiumjonbatterier för bland annat elbilar och energilager i elnätet.

Fabriken i Skellefteå, där storskalig produktion inleds 2021, byggs i två etapper. Fullt utbyggd 2025/2026 ska anläggningen producera 32 gigawattimmar batterikapacitet.

Finansiering är säkrad för den första etappen, som beräknas kosta 16 miljarder kronor.

Företaget ska även bygga en utvecklingsanläggning i Västerås med start i slutet av 2019.

**CHARLOTTE DELARYD**

**RELATERADE ARTIKLAR**

**Prognos: Europa på väg att köra om USA i batteriracet**

**Svenska Northvolt: Mindre risk för ”production hell”**

**Northvolt: ”Vi vill vara med i solid state-racet”**

**Här är batteriklivet som Europa måste klara**

**Göteborg ropar efter kompetens inom systemutveckling**




## 5. Volvo: Detta står "B" för i våra nya mildhybrider

**Av Magnus Kvandal**

Publicerad 2019-08-26, 06:20

**Volvos tekniker avslöjar hemligheterna bakom nya mildhybridmodellerna.**




*Lutz Stiegler har koll på siffrorna och detaljerna.*

**Vi har precis testat** Volvos nya mildhybridteknik i storsuven XC90. Här svarar Lutz Stiegler, ansvarig för komplett motorutveckling på Volvo Cars, på våra tekniska frågor om hur tekniken fungerar.

- **Vad står B för i beteckningen och ska både D5 och T5 byta namn till B5? Hur ska man kunna skilja motoralternativen åt?**

"B står för 'brake recuperation', typ bromsåterhämtning. Just nu har vi bara lanserat dieselvarianten, vad bensinversionen med mildhybridteknik ska heta återkommer vi till när den lanseras."

- **Är Power Pulse ersatt av elektrifieringen?**

"Det stämmer att våra dieslar med 48-voltsystem inte har Power Pulse. I dessa stöttar den integrerade elektriska startmotorn/generatorn förbränningsmotorn. Våra dieslar har en nydesignad dubbelturboladdning, det är alltså inte någon form av elektrisk turbo, och ett nytt efterreningssystem."

"I D5 använde vi LNT (Lean NOx Trap, en 'kväveoxidfälla') och ett dieselpartikelfilter som satt kopplade kort efter turbinen på turbon. Lite längre från motorn, i en så kallad under golv-position, användes en SCR (Selective Catalytic Reduction) för att behandla NOx från AdBlue-injektionen."

"På nya XC90 B5 sitter kväveoxidfällan kvar som förut, medan dieselpartikelfiltret och SCR samlats i en enhet kallad SDPF. För att turboaggregaten ska få plats har den getts en högre position än tidigare. Samtidigt består insprutningssystemet, EGR-systmet (Exhaust Gas Recirculation) och en numera vattenkyld laddluftkylare av helt nya komponenter. Allt detta var nödvändigt för att få plats med den 48V-baserade elmotorn/generatorn."

**• Har uppdaterade XC90 fått mer ljudisolering och jobbar ni med aktiv brusreducering på något vis?**

"Japp, de nya drivlinorna har ett nyutvecklat NVH-paket (Noise, Vibrations, Harshness). Det innebär att vi har finjusterat dämpning och isolerat icke önskade frekvenser som i strukturer och av vind."

"Hela strukturen kring drivlinan och upphängningen av motorfästena spelar en stor roll för NVH och vi strävar alltid efter att fordonet ska låta trevligt och komfortabelt. På vissa motorer jobbar vi med något som heter 'Engine Order Enhancement', aktiva beräkningar som utnyttjar bilens ljudanläggning för att störa bort oönskade ljud. Detta finns dock bara på toppversionerna av bensinmotorerna. Aktiv brusreducering används inte på dieseldrivlinorna."

**• Från vilken hastighet ska stopp/start-systemet kunna slå av motorn under inbromsning?**

"Från 10 km/h och neråt, förutsatt att vissa tekniska förutsättningar möts."

**• I vilka hastigheter eller på vilka växlar ska seglingsfunktionen fungera?**

"Seglingsfunktionen är aktiv från tredje växeln och vid farter över 65 km/h."

**• I seglingsläget, går motorn på tomgång eller är den helt avstängd?**

"Motorn går på tomgång."

**• Varför finns ingen seglingsfunktion i Comfortläget?**

"Vissa förare tycker den normala retardationen vid gaspedalssläpp samt en redan drivande motor vid nytt gaspådrag är mer komfortabelt. Därför lägger vi den här funktionen i Eco-läget och låter föraren själv avgöra hur bilen ska bete sig."

**Varför har ni ingen cylinderavstängning?**

• För dieslar är de termodynamiska fördelarna med detta extremt små, om ens några. Cylinderavstängning är utvecklad för att reducera pumpförlusterna förbi trottelspjället på bensinbilar."

**• Vilka parametrar på bilen ändras i Eco-läget?**

"Karossen sänks, klimatanläggningen jobbar på en lägre nivå, växellådan får justerade växlingspunkter samt seglingsläge, pedalkaraktären ändras något och stopp/start är aktivt under längre tid när det är möjligt."

**• Har den uppdaterade motorn oförändrade serviceintervall och servicekostnader?**

"Ja, här kommer inget förändras."

**• Hur stor är regenereringskapaciteten jämfört med Twin Engine? Finns det något läge där bromspedalen byter från regenerering till de fysiska bromsskivorna?**

"Den maximala återhämtningen är 12 kW, alltså avsevärt lägre än i våra Twin Engine-motorer som kan regenerera 50 kW. Bromsblandningen är helautomatisk tack vare brake by wire-systemet, vilket innebär att det inte finns någon speciell tröskel. På så vis tillgodogör vi oss mesta möjliga regenerering i samtliga situationer. Faktum är att även Twin Engine-motorerna får detta brake by wire-system från och med modellår 2020."

**Så funkar 48-voltstekniken**

• Med fyra gånger högre spänning går det att få ut mycket mer kraft, utan att behöva dimensionera upp. Från fysiklektionerna minns vi formeln P=U × I, med fyra gånger högre spänning får man ut fyra gånger mer effekt.

• Genom att ligga under 50 volt (i USA 60 volt) betraktas 48V-tekniken som "lågspänning", vilket sänker kraven på isolering och andra skyddsåtgärder.

• 48V-systemen används parallellt med ett 12V-system, som försörjer elektronik och förbrukarna med lägre effektbehov. Därför behövs också en mindre DC/DC- omvandlare och ett 12V-batteri.

• Mildhybrider med 48V-teknik kan ge cirka 50–70 procent av fördelarna som fullhybrider har (exempelvis Toyota Prius), men till bara 30 procent av kostnaden.

• 48V mildhybrider kan ge en bränslebesparing på runt 12–15 procent i dagens mätcykler, i praktiken (med mycket stadskörning) kan besparingen nå upp till 20 procent. Detta jämfört med konventionella 12V-bilar. Hur stor bränslebesparingen blir i verkligheten får vi återkomma till i ett test.

• Bosch, BorgWarner, Continental, Valeo, Delphi har tagit fram 48V-teknik och komponenter för mildhybrider. Enbart franska Valeo uppger att de har 25 kunder inom bilindustrin som ska använda deras komponenter på mildhybridmodeller.

• Hittills har merkostnaden för de komponenter som behövs för att skapa en mildhybrid legat i intervallet 500–2 000 euro. De nivåerna kommer säkert att sjunka.

• Prestandamodellen Audi SQ7 TDI presenterades på våren 2016 som världens första serieproducerade bilmodell med 48V-teknik och en "elektrisk turbo", det vill säga en eldriven kompressor som eliminerar turbofördröjningen i V8-motorn.



**Magnus Kvandal**

**Volvos nya Power Pulse – smart teknik för snabb acceleration**

**Volvos nya mildhybrider officiella – med både bensin- och dieselmotorer**

**Experten: Därför satsar Volvo på mildhybrider**




## 6. Trumps attack på bilindustrin: Dåraktiga direktörer!

**Redaktören bytbil** 2019-08-26

**Presidenten omvända raseri: Vill se högre C02-utsläpp**




**Här är Donalds Trump oväntade påhopp på bilindustrin på Twitter. Amerikanske presidenten vill att biltillverkna ska öka CO2-utsläppen.**

**– Mycket liten påverkan på miljön! Dåraktiga direktörer! skriver han på twitter.**

Medan vi i Sverige och EU får allt hårdare krav på att bilarna ska släppa ut mindre CO2 vill USA:s president Donald Trump gå i motsatt riktning. Han vill tillåta högre CO2-utsläpp från bilarna i USA. Under Barack Obamas tid som president så skärptes utsläppsnormerna i V8-paradiset USA, men nu försöker Donald Trump riva upp de reglerna. Bilindustrin vill dock inte gå honom till mötes, vilket gör Trump frustrerad.

– Mitt förslag till de politiskt korrekta bilföretaget skulle sänka genomsnittspriset på en bil till konsumenterna med mer än 30 000 kr,och göra bilarna rejält mycket säkrare på samma gång. Motorerna skulle gå jämnare. Mycket liten påverkan på miljön. Dåraktiga Direktörer! skriver Donald Trump.

Flera biltillverkare har valt att arbeta närmare Kalifornien i stället, som under många år har varit ledande i USA i att sänka utsläpp och skapa mer miljövänliga fordon. Det gäller bland annat Ford, Honda, BMW och Volkswagen. Kanske anar bilindustrin att utsläppsreglerna snabbt kan hårdna igen om Trump inte längre sitter kvar.

– Henry Ford skulle vara väldigt besviken om han såg hans moderna ättlingar vilja bygga en mycket dyrare bil, och mindre säker som inte fungerar lika bra, för att cheferna inte vill slåss mot bestämmelserna i Kalifornien. Bilföretagen ska veta att när den här administrationens alternativ inte längre är tillgängligt kommer Kalifornien att pressa dem till ruin. Enda anledningen att Kalifornien pratar med dem nu är att de federala ger dem ett bättre alternativ, som är mycket bättre för konsumenterna! avslutar Donald Trump

**Relaterade artiklar**



Donald Trumps inverkan på bilindustrin
Valet av ny president kan påverka hur bilismens karta utvecklas
09 nov. 2016




Nya utsläppstester skapar oreda
Tuffare krav kan resultera i stoppad försäljning.
10 aug. 2018



Så förändras bilindustrin under Donald Trump
Den nya administrationen har hotat med tuffa strafftullar.
20 jan. 2017



Nya superdäcket – snart på din bil
Så fungerar nya uppfinningen – glöm punktering i framtiden
05 juni 2019

Feber

## 7. BMW experimenterar med smarta staket och laddhybrider

Av Wille Wilhelmsson 2019-08-26 kl 12:20

**För framtidens miljözoner**



I framtiden riskerar bilar som kan köra på både el och fossilbaserat bränsle att utestängas från städer så kallade miljözoner då bilarna inte är helt elektrifierade rapporterar DN. Detta är något som bland annat BMW vill undvika och man har därför experimenterat med så kallade elektroniska staket som kan "tvinga" laddhybrider att köra på el när de framförs i en miljözon.

BMW har testat ett system i nederländska Rotterdam där BMW:s laddhybrider via GPS känner om de närmar sig en miljözon och då uppmanar föraren att växla över till eldrift. I systemet finns även en funktion som ser till att det finns tillräckligt med kräm i bilens batteri om den upptäcker att det finns en miljözon någonstans på rutten som bilen kommer att köras. Enligt BMW så växlade 90 procent av de som deltog i testerna över till elektrisk drift av bilen när de uppmanades att göra detta.

Nästa år förväntas en så kallad miljözon 2 att införas på Hornsgatan i Stockholm och där kommer laddhybrider fortsatt få köra. Det finns dock även en miljözon 3 som kommer att börja användas i framtiden där enbart elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon får framföras.

Med BMW:s system för laddhybrider borde det dock finnas möjlighet att även köra laddhybrider i miljözon 3 så länge dessa växlar över till elektricitet när de framförs i zonerna. Ska så bli fallet så krävs dock att regeringen ändrar i föreskrifterna för miljözon 3, något som kanske inte är helt otänkbart om BMW:s system fungerar som det ska. BMW har uppgett att man kanske kan komma att dela med sig av tekniken man nu utvecklar för elektroniska staket för laddybrider till andra biltillverkare framöver.




## 8. BMW fortsätter på den inslagna vägen – även 5-serien får upplyst grill

**Av Patrik Lundin**, Publicerad 2019-08-25, 10:39

**Just grillarna på de senaste BMW-modellerna har blivit lite av en snackis eftersom de, för att uttrycka det milt, har blivit ganska stora. De klassiska njurarna har blivit riktiga blickfångare och deras uppenbarelse går att förstärka ännu mer med tillvalet "Iconic Glow", som med ledbelsyning får grillen att "poppa" ännu mer.**



Hittills har "Iconic Glow" varit exklusivt till X6 men det kan komma att ändras. Enligt amerikanska Jalopnik finns det nu möjlighet att få sin 5-serie bestyckad med njurbelysning. Möjligtvis rör det bara den amerikanska marknaden för det verkar än så länge inte finnas på varken den svenska eller den tyska konfiguratorn.

**Läs också**: BMW:s senaste grepp – jättegrillen blir belyst

**Om vi tillåter oss att** gå händelserna i förväg, och leker med tanken att "Iconic Glow" inom kort finns tillgängligt för alla BMW-modeller – visst hade en 7-serie med upplyst grill varit en syn för gudarna?

Enligt det amerikanska BMW-forumet Bimmerpost kostar det motsvarande 5.900 kronor att få "Iconic Glow" monterat på sin 5-serie. Visst finns det sämre sätt att bränna sex lakan?

**Läs också**: BMW:s bisarra design – jämför grillen på X7 mot gamla 3-serien

**BMW X6 officiell: Urstark V8:a och svenska priser**

**Test: Audi Q8 mot BMW X5, Volkswagen Touareg och Volvo XC90 – drömsuvar för stora familjen**




## 9. Honda håller på med en ny typ av airbag

**Av Bobby Green** 2019-08-26 kl 15:20

**Fångar upp huvudet bättre**



***FILM***: [***https://youtu.be/oP_Jm9uehUY***](https://youtu.be/oP_Jm9uehUY)

Honda håller tillsammans med svenska Autoliv på att utveckla en ny krockkudde för passagerare som ska skydda ännu bättre vid en frontalkrock. Den ska se till att omsluta huvudet mer och på så vis minimera risken att man skadar sig för att huvudet vrids eller glider av kudden. Istället för bara en uppblåsbar del har denna tre - en i mitten och två på sidorna.

Om allt går som planerat kommer den nya kudden att introduceras i Honda-bilar nästa år, i alla fall i USA.




*Honda-teknikern Eric Heitkamp tillämpar tryck på den nya krockkuddes mittkammare och visar hur sidokamrarna drar inåt för att vagga och skydda passagerarens huvud.*

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 10. Fiat 124 Spider-efterträdare osannolik

**Mattias Rabe** 26 augusti 2019

**Italienska roadstern Fiat 124 Spider, som byggs i Japan, får förmodligen ingen efterträdare. Det säger Fiats vd.**



I november 2015 presenterade Fiat 124 Spider – en klassisk roadster med ett minst lika klassiskt modellnamn. Modellen kom till genom att Fiat och Mazda 2013 ingick ett avtal om ett italienskt syskon till världens mest populära modell i genren – MX-5. 124 Spider byggs sedan 2016 parallellt med just MX-5 i Japan. Under huven finner man dock Fiat-motorer som skeppas från Italien till Japan.

**PROV:** **Vi kör Fiat 124 Spider**

Efter bara tre år på marknaden ser det ut som att modellens dagar redan vara räknade. Fiats vd Olivier François berättar för Autocar att en efterträdare är osannolik, även om dagens generation rent ekonomiskt är en plusaffär.

– Den är en lönsam affär för oss – men bara på grund av joint venture-samarbetet, säger han.

Han ser dock inte 124 Spider som en nyckel till framgång för Fiat framöver, och kostnaderna att skeppa över motorer till produktionen i Japan samt framtida risker med valutafluktuationer sägs göra modellen till ett osäkert kort.

124 Spider sålde i knappt 8 000 exemplar i Europa i fjol och i drygt 3 500 exemplar i USA samma år. Det kan jämföras med ”syskonbilen” Mazda MX-5 vars siffror låg på drygt 13 700 respektive knappt 9 000 exemplar.

**Abarth 124 Spider**
**6 bilder**

**Fiat 124 Spider**
**32 bilder**

HÖGSTA VÄXELN

## 11. Linus provkör nya Škoda Kamiq i Alsace

**Av Linus Adolfsson**

24 augusti, 201

**Vettig suv för kompakta familjer**




Att suvar säljer lika bra som bakfyllepiller dagen efter midsommar visste vi redan, men vad som däremot kan komma som något av en överraskning för gemene man är att efterfrågan fortfarande ökar lavinartat. Med andra ord är det inte för sent för den som inte är med på bollen än, vilket var precis vad Škoda visste när de valde att lansera sin första kompakt-suv så sent som sommaren 2019. Möt Kamiq, en bil som i praktiken är en Škoda Scala på styltor och som utgör det senaste tillskottet i ett hårt konkurssatt segment där det verkligen gäller att prestera för att kamma hem några marknadsandelar. Har Kamiq det som krävs för att gå vinnande ut striden? Jag hoppade på ett flyg ner till Alsace för att ta reda på det!

Design är en otroligt viktig faktor i segmentet, och visst har Škoda gjort ett schysst jobb. Kamiq ser precis ut som hur man föreställer sig att en modern kompakt-suv från Škoda ska göra. Det finns en del roliga detaljer, som flytande blinkers och ett kaxigt bakstycke, men i stort har bilen ett långt mer seriöst uttryck än många av sina konkurrenter. Detsamma gäller interiören, som i princip är kopierad rakt av från Scala. Vad som däremot imponerar är tekniken. Det stora info-tainmentsystemet (flera olika finns att välja mellan) med benämningen Amundsen är riktigt snyggt och smidigt, men kunde ha varit aningen mer intuitivt.




Den som hamnar i Kamiqs baksäte kommer att trivas lika bra som ett honungsbi i en blomlåda. Innermåtten är väl tilltagna för en bil i denna klass – här visar MQB A0 upp sig från sin bästa sida (en plattform som delas med bland annat Seat Arona och Škoda Scala). Sätena är lagom höga, benutrymmet är stort och inte ens min två meter långa branschkollega slog huvudet i taket. Riktigt imponerande! Bagageutrymmet är också rymligt, även om det finns en hög tröskel som man måste lyfta sin last över. Utöver de stora innerutrymmena kan köpare även glädja såg åt diverse briljanta, praktiska detaljerna som passar bilens filosofi perfekt. Ett paraply kan gömmas undan i dörren, i tanklocket finns en inbyggd isskrapa, i bagageutrymmet hittas en ficklampa och spolarvätskan har en inbyggd tratt. Fenomenalt!

Vi provkörde den trepipiga 1,0-litersmotorn med 115 hästkrafter, både med manuell och automatisk växellåda. När man väl kommer upp i varv är motorn precis tillräcklig stark för att inte utgöra ett irritationsmoment, men drivlinan kan knappast beskrivas som raffinerad på de lägre varvtalen. Innan turbon börjar arbeta är maskineriet riktigt segt. Fenomenet kan pareras med hjälp av kopplingspedalen om man har den manuella lådan, men med automatlåda (sju-stegad DSG) blir färden ryckig i låga hastigheter. Dessutom känner man en del vibrationer i ratt och pedaler. Starkare motorer kommer lyckligtvis att vara tillgängliga för den som vill lägga de extra pengarna på en (förhoppningsvis) smidigare drivlina.

På vägen beter sig Kamiq som majoriteten av sina syskon i MQB-familjen – stabilt, lättmanövrerat och komfortabelt. Fjädringen är lite för stötig och ljudnivån i kabinen kunde gärna ha fått vara något lägre, men i övrigt är detta en väldigt mogen och välutvecklad suv. Någon adrenalinfylld, sportig upplevelse är det dock inte tal om. Den som vill kan köpa ett sportchassi med justerbar fjädring, men i mina ögon är detta onödiga pengar att lägga på en funktion som passar Kamiq lika bra som en kostym passar på en fisk.

Avslutningsvis är Kamiq helt klart en stark utmanare som kommer att locka många intressenter. Škoda förväntar sig sälja cirka 1500 bilar i Sverige under det kommande året, men om priset hade varit lägre hade tjeckerna nog sålt minst dubbelt så många. Priset är nämligen Kamiqs svagaste punkt. Även om man får mycket standardutrustning (bl.a. adaptiv farthållare) och långt högre kvalitetskänsla än vad de flesta konkurrenter kan erbjuda är det svårt att motivera instegspriset på 215 400 kronor när de andra bilarna i klassen är långt billigare. Frågan är hur många spekulanter det finns där ute som är beredda att lägga runt 50 000 kronor mer på en Kamiq än en Renault Captur…

MOTOR - NYTT 30 AUGUSTI 2019




**Vad är nytt?**
– Helt ny crossover från Škoda
– Byggs på samma plattform som Škoda Scala (MQB A0)
– Modern säkerhet och teknik
– Animerade blinkers fram och bak
– Adaptiv farthållare som standard

**Motorer och priser**
1,0 TSI 115 hk manuell, från 215 400 kr
1,0 TSI 115 hk automat, från 229 900 kr
1,0 TDI 115 hk automat, från 261 700 kr
1,0 TSI 150 hk – pris kommer senare
TSI G-TEC 90 hk (gas) – pris kommer senare

**Konkurrenter**
Renault Captur
Seat Arona
Citroen C3 Aircross
Fiat 500X
Med flera



**Linus Adolfsson**
Redaktör, Porsche-entusiast och redaktionens IT-gud.




## 12. Prov: Porsche Cayenne Turbo S E-hybrid är den nya toppmodellen

**Av Anders Jansson**, Publicerad 2019-08-25, 07:42

**Porsche är inne på sin tredje generation av Cayenne och för första gången utrustas toppmodellen Turbo S med hybriddrivlina. Häng med när vi kör den supersnabba laddhybriden.**




**Vad är nytt?**

**Laddybridsystemet delas** med övriga E-Hybrider i modellutbudet och består av en permanentsynkronmotor på 100 kW (136 hk) och ett batteripaket på 14,1 kWh. I kombination med V8:an på 4,0 liter och 550 hk uppgår den totala systemeffekten till 680 hk och 900 Nm.

Därmed är Cayenne Turbo S E-Hybrid den starkaste suven i Volkswagenfamiljen och slår Lamborghini Urus med 30 hk. Nya Cayenne Turbo S E-Hybrid byggs både som vanlig Cayenne och som Cayenne Coupé.

**Hur är den att köra?**

**Redan de 550 hästarna** i den enbart bensindrivna Turbo S ger prestanda som räcker mer än väl i de allra flesta fall. Det är få gånger någon behöver accelerera snabbare än på 3,9 sekunder till 100 km/h eller köra fortare än 286 km/h.

De 136 extra elektriska hästarna i E-Hybrid putsar förvisso 0–100-tiden med 0,1 sekund och ger en topphastighet på 295 km/h. Men det är inte den extra prestandan som imponerar mest. Genom att addera en elmotor till Turbo S har toppmodellen fått en drivlina med en helt annan karaktär.

**Hybridsystemet är ett** perfekt komplement till den starka bensinmotorn och ger en mer harmonisk kördynamik. Elmotorn levererar kraft och vridmoment direkt från start. Systemet lider inte av någon fördröjning innan de två turboaggregaten varvar upp och V8:an tar över. Vid normal körning är övergången mellan el- och bensinmotor i det närmaste omärklig.

Hybridsystemet drar dock upp vikten med hela 350 kg jämfört med den bensindrivna Cayenne Turbo S vilket gör en redan tung bil ännu tyngre. Motoreffekten kan mer än väl klara av att hantera vikten så länge som det går rakt fram. Även bromsarna med sina standardmonterade keramiska skivor tar effektivt ner hastigheten från tidvis ohälsosamt autobahntempo.



*Den gröna batteristapeln minskar snabbt när tempot ökar.*

***FILM**: https://youtu.be/lbXtYLLP7pc*

**Den höga vikten** som påverkar bilen i kurvorna kan dock ingen motorstyrka i världen trolla bort. Porsche gör sitt bästa och har standardutrustat Cayenne med allehanda chassihjälpmedel som 4D Chassis Control, PASM trekammars luftfjädring, PDCC elektroniskt antikrängningssystem och bakhjulsstyrning (extrautrustning). Det hjälper självklart till att hantera bilen och det går som normalduktig förare att köra riktigt snabbt på krokiga vägar.

Men det går inte att komma ifrån att det är en stor och tung suv i grunden som desutom är förberedd på att när som helst ta sig an terrängen. Markfrigången kan justeras i fem olika lägen upp till 245 mm och det finns fyra olika körlägen för underlag som sand, sten och lera.

**Med ren eldrift är** topphastigheten 135 km/h och räckvidden anges till 44 kilometer. Men det förblir bara en teoretisk utopi. I verkligheten går det att komma allt från 10 till 30 kilometer på eldrift beroende på hur aktivt bilen körs. Med en tung högerfot ökar energiåtgången lätt upp mot 40 kWh per mil samtidigt som räckviddssiffran sjunker i en rasande fart. Av batteriets 14,1 kWh går det enligt Porsche dessutom bara att ta ut 11 kWh. Batteriet kan laddas med upp till 7,2 kW laddeffekt via den inbyggda växelströmsladdaren.

Det är dock inte räckvidden på el som är hybridsystemets styrka i Cayenne Turbo S E-Hybrid. Hybridsystemet kommer bäst till sin rätt i kombination med bensinmotorn. Att det går att köra på ren eldrift kortare sträckor ska mest ses som en tillfällig bonus.

**Körs Cayenne i körläget** Hybrid-Auto väljer systemet mellan elmotor och bensinmotor beroende på situation och körstil. Porsche uppger en bränsleförbrukning på 3,9 l/100 km vid blandad körning. Med fulladat batteri från start kom vi som lägst ner runt 6,0 l/100 km under några mil av kombinerad landsvägs- och stadstrafik.



**I det värsta körläget** Sport plus där bensinmotorn används till 100 procent och hybridläget har anpassats för högsta prestanda med maximal återladdning av batteriet är det å andra sidan inga problem att nå upp mot 20,0 l/100 km om bilen körs med attack på samma landsvägar.

**Nördfakta**

**Cayenne Coupé är trots** sina slankare linjer 45 kg tyngre än Cayenne och väger 2 535 kg mot 2 490 kg.

Den som vill minimera skillnaden kan extrautrusta sin Coupé med några olika lättviktspaket. Ersätts glastaket med ett tak i kolfiber sänks vikten med 21 kg. Smidda 22-tumsfälgar i GT-design istället för de standardmonterade 21-tumshjulen sparar 2 kg till per hjul. Ett interiörpaket med klassiskt svartvitrutig stolsklädsel och detaljer i kolfiber och alcantara sparar ytterligare något kg.

**Totalt går Coupén** att lätta 32 kg. Prestandamässigt kapar bantningskuren en tiondels sekund i acceleration 0–200 km/h som tar 13,2 sekunder.

**Borde jag köpa en?**

**Tänker du köpa en** hybridbil för att spela miljöhjälte och eventuellt spara några kronor i driftskostnad är inte Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid något för dig. Batteriet kan förvisso laddas med sladd i väggen men kommer till största delen att laddas av den stora V8:an under färd vilket varken är speciellt ekonomiskt eller miljövänligt. Hybridsystemet innebär dessutom 350 kg extra att släpa på.

Bensin- och elmotorerna arbetar förvisso i en underbar symbios men den höga vikten förtar en del av körglädjen. Behöver du inte kunna köra på ren eldrift är den lättare Cayenne Turbo S ett roligare val.

# PORSCHE CAYENNE TURBO S E-HYBRID

## TEKNISKA DATA

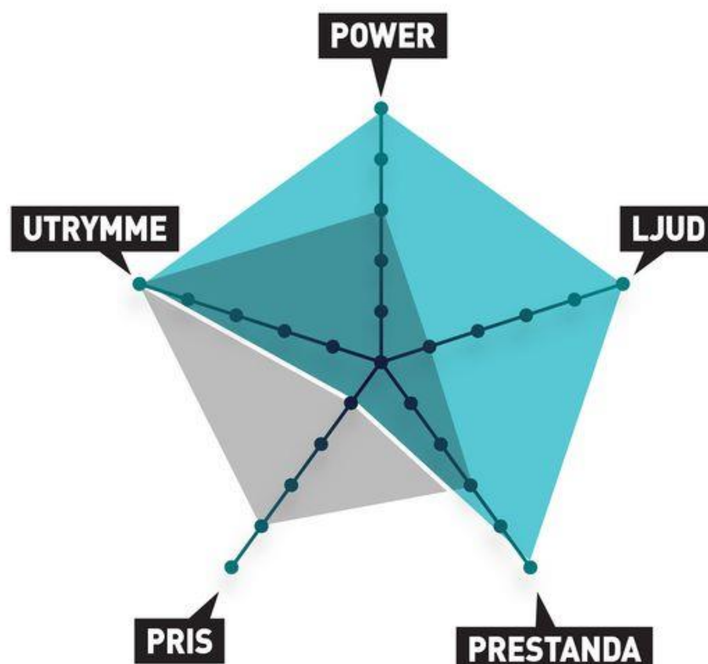
**MOTOR:** V8, biturbo, bensin, 3 996 cm³, 550 hk vid 5 750–6 000 r/min, 770 Nm. Elmotor 136 hk/400 Nm. Systemeffekt 680 hk/900 Nm. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift.

**KAROSS:** L/b/h 4 926/1 983/1 673 mm. Axelavstånd 2 895 mm. Tjänstevikt 2 490 kg. Bagagevolym 645 liter.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 3,8 sek. Toppfart 295 km/h. Förbrukning 3,7–3,9 l/100 km, $CO_2$ 85–90 g/km.

**PRIS:** 1 725 000:–. Aktuell nu.

## PERSONLIGHET




■ CAYENNE TURBO S E-HYBRID
■ VOLVO XC 90 T8

## SUMMERING

**BÄST:** Hybridsystemet i kombination med bensinmotorn, prestanda, komfort och hög tekniknivå.

**SÄMST:** Mycket vikt att släpa på. Begränsad räckvidd med el.



**Anders Jansson**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

## 13. Brabus sätter fart på lilla AMG-Mercan

**Mattias Rabe** 26 augusti 2019

**Mercedes-trimmarna på Brabus har nu satt tänderna i Mercedes-AMG 35 4Matic. Två utföranden erbjuds, B 35 och B 35 S, med effekthöjningar på 44 respektive 59 hästkrafter.**




På årets Frankfurtsalong kommer Mercedes att visa upp nya Mercedes-AMG A 45 4Matic, en liten best med 387 eller 421 hästkrafter, beroende på om köparen väljer tilläggsbeteckningen ”S” eller inte. I Brabus monter på samma salong kommer vi inte att få se nya A 45:an, däremot den mildare AMG-varianten A 35 4Matic som presenterades i fjol och började säljas tidigare i år (läs vår provkörning av den här). A 35:an har ”bara” 306 hästkrafter i Mercedes-utförande, men när Brabus har fått göra sitt pumpas siffran upp till 350 hästkrafter – eller 365. Den tyska trimfirman har nämligen tagit fram två trimnivåer där den med lägre effekt, och 460 newtonmeter, heter PowerXtra B 35. Den högre med 365 pållar heter PowerXtra + B 35 S och bjuder även på 486 newtonmeter. Originalbilen har ”bara” 400 newtonmeter.




*Brabus B 35 S med extra allt.*



Väljer man toppalternativet, alltså Brabus B 35 S, får man en bil som gör 0-100 km/h på 4,4 sekunder. Det kan jämföras med Mercedes-AMG A 35 4Matics 4,7 sekunder. Hur kvick Brabus B 35, det vill säga det mildare alternativet, är får vi inte reda på i dag.

Siffrorna står sig dock släta i jämförelse med nyligen presenterade Mercedes-AMG A 45 4Matic och Mercedes-AMG A 45 4Matic S som gör samma spring på 4,0 respektive 3,9 sekunder. Var så säker på att även denna AMG-variant av nuvarande A-klass kommer att Brabus-trimmas.

På sedvanligt Brabus-vis kan man pimpa bilen i stort sett hur som helst. Om man inte vill ha kvar originalavgassystemet kan man få Brabus sportsystem i rostfritt som förvandlar två ändrör till fyra, samma antal som Mercedes-AMG A 45 4Matic har.

Takvingen byts ut till en Brabus-variant som sägs ge bättre aerodynamiska förutsättningar, och hjulen kan ersättas med Brabus doningar med femekrade svarta fälgar med tillhörande Pirelli P Zero-däck som fram mäter 19 tum i höjd.




GALLERI
**Brabus B 35 S**
**25 bilder**




## 14. Aurus Senat – ryska Rolls-Royce-utmanaren

**Av Patrik Lundin**, Publicerad 2019-08-26, 15:54

**Den ryska lyxbilstillverkaren Aurus har öppnat ett showroom i Moskva. Den första modellen, Aurus Senat, är tänkt som en själslig efterträdare till ZIL-limousinerna som länge var valet av transportmedel för sovjetiska makthavare.**




Aurus Senat, som går loss på 18 miljoner rubel (motsvarande 2,6 miljoner kronor), riktar sig främst till kunder i Ryssland. Men enligt Aurus hoppas man också på att kunna plocka några marknadsandelar i Nordafrika, Mellanöstern, Europa och i Kina. I Sverige kostar en Rolls-Royce Phantom från 4.885.000 kronor, så i jämförelse med den är Aurus Senat ett budgetalternativ.



**Aurus andra showroom** väntas i Kina inom ett par år.

"Vi förväntar oss ett liknande showroom i Kina under 2020-2021", sa Rysslands Industri- och handelsminister Denis Manturov under öppningsceremonin i Moskva.

**Den ryska staten har** ett ekonomiskt intresse i Aurus, och har sedan 2013 investerat motsvarade 1,8 miljarder kronor i den inhemska tillverkaren. Förutom lyxsedanen Senat har Aurus också en minibuss och en suv på gång – liksom en elbil. Den sistnämnda dröjer nog dock till närmare 2025, skriver Automotive News Europe.







**Aurus Senat är Putins nya limousin – snart till salu för "alla"**



**Är Vladimir Putins nya limousine Kortezh snyggare än Donald Trumps "The Beast"?**

## 15. Toyota Tj Cruiser kommer i produktion

**Peter Klemensberger**

26 augusti 2019

**En verktygslåda på hjul som bjuder på glädje. Det är vad du får om du väljer Toyota Tj Cruiser som ska börja tillverkas.**




Under Tokyosalongen 2017 visades Toyota-konceptet Tj Cruiser upp . En bil som du förmodligen har glömt och avfärdat som en i raden knasigt koncept som stannar som just ett sådant. Nu rapporterar motor 1 att Toru Endo, som har täta band till tillverkaren, för japanska Best Car har bekräftat att bilen kommer i produktion.

De kantiga formerna på Tj Cruiser (Tj för ”Toolbox” och ”joy”, verktygslåda och glädje) må förbrylla men den produktionsklara bilen ska vara kortare än C-HR (436 centimeter) men högre (156 centimeter) och erbjudas med såväl två som tre sätesrader. Sätena ska kunna fällas och därmed ge en stor lastyta. Skjutdörrarna som ses på konceptversionen kommer att strykas och ersättas av traditionella diton.

På konceptet noterade vi hybridemblem och mycket riktigt får bilen bland annat koncernens välkända 1,8-liters bensinmotor med elassistans som kraftkälla, samma teknik som vi hittar i modellerna Corolla och Prius. Det alternativet kombineras med fyrhjulsdrift. Även en tvålitersmotor ska erbjudas som då ska finnas med såväl fram- som fyrhjulsdrift.

**LÄS MER: Vi kör Toyota Corolla Toyota Corolla 1,8 Hybrid**

Tj Cruiser, som bygger TNGA-plattformen, ska täckas av i oktober i år och försäljningen starta under 2020. Huruvida modellen kommer att finnas på andra marknader än den japanska är i dag oklart.









GALLERI

**Toyota Tj Cruiser**

**8 bilder**

**Peter Klemensberger**

SVENSKA DAGBLADET

## 16. Brittisk lyx på fyra hjul firar 100 år

**Eric Lund**

Publicerad 2019-08-24

**Bilmärket Bentleys första 100 år har varit en krokig resa – från extrema tävlingsbilar till pösiga lyxbilar via ekonomiska kriser och långvarig skugga från systermärket Rolls-Royce. Johan Erikssons pappa köpte en klassisk Bentley som de tillsammans renoverade för 40 år sedan.**



*Johan Eriksson i Uppsala tittar ut ur den Bentley S1 från 1955 som hans pappa köpte. Tillsammans renoverade de bilen som numera körs sparsamt, mest till och från olika bilträffar.*

**Brittisk lyx på fyra hjul firar 100 år**

**Dammig**, nedgången och nästan bortglömd stod den i ett hörn. 1975 hade oljekrisen just blåst över, men att hitta köpare till en 20 år gammal Bentley med dyrbar och komplicerad teknik var ändå inte lätt.

För Johan Erikssons pappa var det en chans att uppfylla en dröm. Johan själv var tio år och följde med till försäljningshallen i Stockholm. I garagemörkret förevisades bilen, en Bentley S1 från 1955, av George Wessman som under flera årtionden var landets enda försäljare av nya Bentley och Rolls-Royce.

– George och pappa fick väldigt god kontakt, men innan vi fick köpa bilen skulle pappa godkännas, säger Johan Eriksson. Det var viktigt att den hamnade hos en entusiast.

Bentley grundades 1919 av Walter Owen Bentley (1888–1971) och under 1920-talet var märket framgångsrikt på racerbanor i både Europa och USA. Hög kvalitet och starka motorer samt välbeställda unga förare, ”The Bentley Boys”, gav bland annat segrar vid 24-timmarsloppet i franska Le Mans 1924 samt 1927–1930.



**En av förarna**, den rike före detta stridspiloten Sir Henry ”Tim” Birkin, övertygade W.O. Bentley att få trimma tävlingsbilarna med kompressorladdning (ett alternativ till dagens populära turbo). Det gav nya framgångar och begreppet ”Blower Bentley” myntades.

Ändå gick affärerna inte ihop, och 1931 köptes Bentley av konkurrenten Rolls-Royce. Det ledde till att bilarna först samordnades tekniskt och senare även som helhet.

Den Bentley S1 som Johan Eriksson vårdar, 44 år efter att familjen köpte bilen, är samma modell som Rolls-Royce Silver Cloud. Bentley känns igen på den mer rundade och mindre iögonfallande kylargrillen.

– En Rolls-Royce var pappa aldrig intresserad av. Bentleys mer modesta framtoning var det som tilltalade. Vi renoverade bilen tillsammans. Det är en komplicerad konstruktion med många finesser och tillverkad för hand, men allt är renoveringsbart, säger Johan.

**Bentley hamnade** alltmer i skymundan av Rolls-Royce och den sportiga imagen var till slut nästan utraderad. Men på 1980-talet fick någon vid fabriken i Crewe idén att sätta turbo på den distingerade lyxbilen Bentley Mulsanne. Därmed fick modellen en välgörande särprägel jämfört med kusinen Rolls-Royce Silver Spirit.



1985 kom den ännu starkare Bentley Turbo R, och en sådan har Johan Eriksson nyligen köpt.
– Bilen måste helrenoveras och är dessutom krockskadad i fronten, säger Johan Eriksson. Det är ganska enkelt att hitta delar till bra priser och ännu så länge är de här årgångarna lågt värderade, men jag tror att de har framtiden för sig.




**Turbomodellerna** gav Bentleyförsäljningen en rejäl skjuts och på 1990-talet fick märket på nytt utveckla egna modeller, eller åtminstone egna karosser till gemensam teknik. Företagets ekonomi var ändå krasslig, vilket ledde till att tyska BMW 1998 köpte rättigheterna till Rolls-Royces biltillverkning, medan Volkswagen köpte Bentley.

2003 lanserades den första nya modellen under Volkswagens ledning, den fyrsitsiga coupén Continental GT, som tillverkats i cirka 70 000 exemplar och är inne på sin tredje generation.

100 år efter debuten är Bentley ett välmående företag och ett kuttersmycke för Volkswagenkoncernen. Efter pappans bortgång njuter fortfarande Johan och hans mamma och syskon av att den tvåfärgade klenoden finns kvar i familjen.

**Bentleys första år**

**1919.** Walter Owen Bentley grundar företaget.

**1921**. I september levereras den första bilen. Pris: 1 050 pund.

**1931**. Bentley köps av Rolls-Royce.

**1945.** Tillverkningen flyttar från Derby till Crewe, där den ligger än i dag.

**1952**. Continental Type R blir världens snabbaste serietillverkade bil med fyra sittplatser. Toppfart över 190 km/tim. Det är även den sista modellen på mer än 30 år som inte är en variant av samtida Rolls-Roycemodell.

**1959.** Den sexcylindriga radmotorn ersätts med en 6,2 liter stor V8. Motorn hamnar i nya Bentley S2 och systermodellen Rolls-Royce Silver Cloud II.

**1971**. W.O. Bentley dör i augusti, 82 år gammal.

**1982**. Toppmodellen Mulsanne, en stor och stillsam fyrdörrars sedan, förses med turbo.

**1985.** Mulsanne Turbo blir Turbo R.

**1989.** Hälften av bilarna som tillverkas i Crewe är Bentley, hälften Rolls-Royce.

**1992.** Två tredjedelar av tillverkningen är Bentley.

**1998.** Volkswagen köper Bentley, BMW köper rättigheterna att tillverka bilar med varumärket Rolls-Royce.

**2003.** Den första Bentleymodellen som utvecklats av Volkswagen, Continental GT, presenteras. Den har samma tolvcylindriga motor (W12) som Volkswagens lyxbil Phaeton, men i Continental GT förses den med dubbla turboaggregat.

**2015.** Bentleys första suv-modell, Bentayga, lanseras.

GRANTURISMO

## 17. Alfa Romeo Giulia Sprint GT

**Gran Turismo Magazine nr.1 2013**

**Den lanserades 1963 – förstås – och är en av världens vanligaste entusiastbilar. Modellen tillverkades från 1963 till 1976 i över 210 000 exemplar men har ändå aldrig blivit en "dussinbil".**



I dag kan man knappast träffa någon bilentusiast som inte ägt en "Bertonecoupé". Själv har jag haft ett halvdussin exemplar i varierande skick, från gratisobjekt till en unik dyrgrip – den Autodelta-GTA som Jochen Rindt vann med på Gelleråsen 1966.

Somliga har jag ångrat att jag köpt, andra att jag sålt. Men en sak har alla gemensamt, de har alltid bjudit på en körglädje som slår det mesta. Som den nörd jag är har jag samlat på tidningar och artiklar som fångat mitt intresse och i arkivet har jag fortfarande ett klipp från engelska Autocar 1969 där Geoffrey Howard och Michael Scarlett redovisar resultatet från ett "Long-Term Test" av en då ett år gammal 1300 GT.

Förutom att berömma kvaliteten – de enda åtgärder som behövdes var normal service samt byte av bromsklossar och däck, den gick rätt långt – har en passus lämnat ett outplånligt minne. Det är när Howard lämnar in bilen på service hos Rob Walker Garages (klart man väljer en auktoriserad verkstad som drivs av den gamle Formel 1-stallchefen Walker!) och får låna en Ferrari 365 GTC under tiden …

– När jag återvände för att hämta Alfan några dagar senare kan jag inte ge den en bättre komplimang än att den inte var en besvikelse efter Ferrarin! Somliga säger att Ferrarin är som en stor Alfa – jag föredrar att säga att Alfan är en mini-Ferrari.

Det handlar om känsla, inte prestanda, för på det området är en 1300 GT rena rundningsmärket. Åtminstone om vi snackar acctider och toppfart. Men när det gäller snittfarter över riktiga sportvagnsvägar är det en annan femma, givetvis förutsatt att bilen är i tiptop-skick och idag kanske helst uppdaterad på chassiområdet.



Den som gjorde allt rätt från början och såg till att helheten hos Alfas Giulia, eller 105-serien som modellkoden säger, med råge överträffade summan av de enskilda komponenterna hette Orazio Satta Puliga, ett av dessa italienska ingenjörssnillen som verkar kunna allt.

Han var ursprungligen från Sardinien och började hos Alfa i slutet av 30-talet där han kom att färdigställa Alfa Romeos i början av femtiotalet oslagbara Grand Prixracerbilar Tipo 158/159 “Alfetta”. Sedan ansvarade han för 1900-serien, Giulietta, Giulia och den moderna Alfettan innan han avled av en hjärntumör 1974.

Bertonecoupéns gener är alltså de allra bästa, speciellt om vi även tar med den eleganta karossen signerad av Giorgetto Giugiaro i ekvationen. Hade den byggts i ett begränsat antal hade den tillhört dyrgriparna, men då den tillverkades i över 210 000 exemplar är den tillgänglig för de flesta.

Utvecklingen gick från en 1600 GT på 1 570 kubik, som 1966 fick sällskap av 1300 GT med den lilla kortslagiga 1 290-maskinen med rötter i Giulietta, till en 1750-version 1967 och senare, 1971, en 2000-modell.

Idag är denna skillnad akademisk då de mekaniska, och även de flesta övriga, komponenterna är utbytbara mellan versionerna och numera rullar flertalet 1300- och 1600-bilar med 2000-motorer. Med det i tankarna är det dags att dra en skiljelinje mellan “körbilar” och “samlarbilar”. Bryr man sig om samlarvärdet handlar det som alltid om att ha en originalbil, inte helt lätt med en Bertonecoupé. Men vill man ha en bil att njuta av är möjligheterna nästan obegränsade. Med början 1965 byggde Alfa själva förbättrade prestandaversioner med beteckningen GTA, där A stod för “Alleggerita” – lättad på italienska. Den hade aluminiumkaross, dubbeltändning, ett flertal komponenter i magnesium och många unika detaljlösningar.

Drygt 500 1600 GTA och nästan lika många 1300 GTA byggdes, innan man slog till med den vassaste av alla: 2000 GTAm som bara tillverkades i ett drygt 30-tal exemplar och som, trots att den hade stålkaross, var lika segerrik i racing som sina mindre GTA-syskon.

Just det där med att de flesta komponenter är utbytbara mellan versionerna gör att man kan bygga replikor även av GTA-bilarna, ett bra exemplar är min egen tävlingsbil, en nybyggd 1750 “GTAm”, se Gran Turismo/Sportbilen nummer 1/2010.



Idag är både reservdelstillgången och möjligheterna att uppdatera Alfas Giuliaserie nästan oändliga. Det finns en mängd specialister och störst av dem är kanske engelska Alfaholics, www.alfaholics.com och Classic Alfa, www.classicalfa.com som kan tillhandahålla i princip allt till alla modeller. Även i Sverige finns experter som GreySteel i södra Stockholm, Autokinito i Uppsala, CC Motors i Eskilstuna, och många fler.

För att kunna njuta fullt ut gäller det att chassi och bromsar är på topp och dessutom åtminstone lite moderniserade med exempelvis justerbara casterstag och styvare bussningar. Alfaholics bygger även kompletta, uppdaterade bilar som tar upplevelsen in i det nya millenniet.

Annat var det på 90-talet när jag fick hjälp att renovera min svarta 1600 GTV. Då var det fortfarande i huvudsak Alfas originaldelar som gällde. Karossdelar blev allt svårare att på tag i, men mekaniska originalkomponenter var ett mindre problem då Spidermodellen i 105-serien levde vidare ända till 1993.

Märkligt nog verkar det som om olika årgångar och serier av modellen har en varierande känslighet för rost, men att idag hitta en rostfri, orenoverad bil är i princip omöjligt. Ändå är det karossen man bör vara mest noggrann med när man ska köpa en Bertonecoupé. Den kräver mer erfarenhet och är oftast mer arbetskrävande än mekaniken.

Vissa mekaniska delar, som 2000-bakaxlar med diffbroms börjar dock bli svåra och dyra att få tag i. Om man ska ge sig in på den dyrare delen av marknaden, GTA-bilarna, gäller det att ha tungan rätt i munnen. Det finns många mer eller mindre välbyggda replikor på marknaden.

Men hittar man rätt kan de vara riktigt värdefulla, den 1600 GTA jag ägde i slutet av 90-talet har säkert fyrdubblat sitt värde – efter att jag sålde den! Och ändå måste den renoveras, se Alfaholics hemsida …

**Text av Robert Petersson**

Klassiker

## 18. Jubileumskoja

Publicerad 2019-08-26 7:00 **text Mårten Carlsson**

**MINI 60 ÅR**

**Det firas och hurras och det är full rulle i fabriken. Här rullar den två miljonte Minin av bandet i Longbridge, året är 1969.**




***FILM: https://youtu.be/bUBwUyokNhc***

Specialutgåva: Hurra för Hundkojan!
Hundra sidor Hundkoja – vi hyllar den lilla storheten som fyller 60 år med en egen utgåva. Klassikers bästa artiklar om Austin och Morris, om Moke och Marcos, om Riley Elf och Wolseley Hornet och givetvis om Cooper och Cooper S.

Hundkojan från början
Det är 1959 och här byggs de allra första Austin Mini Se7en som de hette i början, i Longbridge.

Fiffiga semesterbilen med allt 1964
Caraboot hade allt man behövde, från tekokare till en båt!

Mini Remastered – en hippare koja

Film: Nya stjärnor i Monte Carlo 1960

Klassiker

## 19. Grattis Commander!

Publicerad 30 augusti

**I dag när Albert och Albertina har namnsdag firar vi Commander!**



Kommendör heter det på svenska. En militär rang någonstans i mitten av hierarkin, använd inom flottan och flyget. Vi pratar Commander. Studebaker Commander men även Jeep Commander.




*Studebaker Commander Regal De Luxe Coupe 1947*

Vi börjar med Studebaker Commander 1947 även om Studebaker använt Commander som beteckning för en av sina bilmodeller sedan 1920-talet utom 1936 och 1959-63.




*1950 års version hade samma grundkaross men med propellergrill.*

*Studebaker Commander Coupe 1951*

*1954 hade Studebakers fantastiskt moderna nya kaross funnits ett år. En lång och låg maskin som kunde erbjuda en kraftfull V8. Att Studebaker från början varit tillverkare av hästkärror gick knappast att gissa sig till. Raymond Loewy designade såväl föregångaren Starlight Club Coupe som 1953 års "Fashion Academy Award" prisvinnande modell.*



*Commander var en mellanmodell i Studebakers utbud och fanns även som fyradörrars som denna från 1958. Loewys design var oftast perfekt direkt i början men får ändå anses att den förvanskades med varje årsmodells ändringar.*

*1966 var det slut med Studebaker. De sista årsmodellerna hade denna kantiga design. En kompaktmodell som inte fann tillräckligt med köpare.*



*2006 introducerade Jeep en ny modell kallad Commander. En mellanstor suv med V6-motor men även med Hemimotorn om det skulle behövas. Som när flygplan ska transporteras. En 2008 är det i alla fall.*

SPORT BLADET

## 20. Marcus Ericsson påstods göra comeback i F1

**Av Patrik Brenning**

2019-08-29

**Marcus Ericsson påstods på torsdagsmorgonen vara aktuell för en comeback i F1 redan till helgen. Nu dementeras uppgifterna. Men svensken är enligt Autosport på plats i Belgien som reservförare åt Alfa-Romeo.**




Marcus Ericsson kör den här säsongen Indycar för Arrow SPM men står samtidigt uppskriven som reservförare för F1-teamet Alfa Romeo. Svensken körde för teamet, som tidigare hette Sauber, 2015-2018 men petades inför säsongen av Antonio Giovinazzi.

Den 25-årige italienaren har dock bara lyckats knipa en poäng under säsongen samtidigt som kollegan Kimi Räikkönen skrapat ihop 31.

**Tagit en andraplats**

På torsdagsmorgonen påstod sajten Racer att Ericson får chansen att köra i helgens belgiska GP. Uppgifter som snabbt fick spridning men nästan lika snabbt nu också dementerats.

Enligt journalisten Lawrence Barretto, som bland annat jobbar för sajten Autosport, är Ericsson på plats i Belgien men bara som reservförare.

Uppdraget innebär dock att svensken missar Indycar-tävlingen i Portland. 28-åringen ersätts av Conor Daly.

**Patrik Brenning**

Teknikens Världs
RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

## 21. Liten chans till inhopp för Ericsson i Belgien

Skrivet den 29 augusti 2019, klockan 14:09 | 67 kommentarer

**Bottas och Ocon bekräftade för 2020**



*Troligtvis ingen comeback för Marcus Ericsson i Formel 1 i helgen?*

Mer och mer börjar klarna nu kring varför Marcus Ericsson kallats till Belgiens GP kommande helg i sin roll som reservförare för Alfa Romeo. Teamet har precis gått ut med uppgifterna att Kimi har sträckt en muskel i ena benet men att han ämnar sitta i bilen i morgon under FP1, gissar att man efter detta tar beslut om resten av helgen och huruvida Ericsson tjänster är behövda eller inte. Personligen tror jag det är liten chans att Kimi Räikkönen inte kan köra och därför ingen comeback för Marcus Ericsson på SPA denna helg.

Detta är självklart olyckligt för Marcus som därmed missar helgens Indycarrace i Portland och ersätts i SPM av Conor Daly, Ericsson kommer dock att vara tillbaka i SPM:s bil till säsongsavslutningen på Laguna Seca. Helgens beslut att vara i Belgien har alltså inget med att Marcus tappat sin körning i Indycar utan är helt och hållet baserat på det kontrakt som finns med Alfa Romeo som har rätt att kalla in honom så snart behov finns.

Man kan ju kanske tycka att Alfa Romeo hade kunnat vara lite tydligare med saker och ting för att undvika den förvirring som rådde främst i morse och under förmiddagen. Skadan som Kimi ådragit sig är inte dagsfärsk och borde inte vara något att ”hålla på” kan jag tycka.

När det gäller Ericssons fortsättning i Indycar finns inte mycket nytt att förtälja mer än att förhandlingar pågår som i bästa fall utmynnar i en bra styrning även 2020. Vad detta skulle kunna vara någonstans vet jag inte med säkerhet, kan upprepa vad jag skrivit tidigare att t ex en tredje bil hos Rahal Letterman är ett alternativ. En fortsättning hos SPM är inte heller helt utesluten, beror dock lite på hur det blir med James Hinchcliffe som har kontrakt med teamet över 2020 men där Mclaren Arrow racing SP byter till Chevroletmotorer vilket är en komplikation för ”Hinch” som ogärna tappar sin goda relation med Honda. För Hichcliffe handlar det om att väga en fortsättning med Mclaren tillsammans med Chevrolet mot vad som är möjligt för honom i ett team med Hondamotor, en knepig situation som inte är helt lätt att reda ut.

Vidare har vi idag också fått veta att Valtteri Bottas fått förlängt kontrakt med Mercedes över 2020, detta gjorde i sin tur att Esteban Ocon snabbt som rackarn blev bekräftad för Renault vilket i SIN tur betyder att Nico Hülkenberg måste leta en körning någon annanstans inför 2020, där pekar det mesta mot att Nico ersätter Romain Grosjean i Haas. Teamchefen hos Haas Günther Steiner bekräftade för övrigt för våra danska kollegor att Kevin Magnussen har kontrakt med teamet över nästa säsong. Hülkenberg/Magnussen tillsammans i Haas kan bli en munsbit nästa säsong med tanke på deras historia bakåt i tiden med diverse hårda ord som delats ut efter tidigare sammandrabbningar på banan.




## 22. Fredagsfilmen: Rally Grupp B - medicin mot en tråkig dag

**Av Redaktionen**, Publicerad 2009-12-08 05:14, uppdaterad 2019-08-02, 13:50

**I början på 80-talet skapades ett nytt rallyreglemente: Grupp B. Bilarna var fruktansvärt snabba och dödligt farliga.**



*FILM*: *https://youtu.be/TtR5OOHZSp4*

**Vad gör man en tråkig dag** när det mest känns tungt? Jo, man njuter av Grupp B in action! Elva minuter hardcore rallyaction utan tramsig musik, bara ylande motorer från tiden då rally var rally!

Här har ni dem alla; Audi Sportquattro, Ford RS200, Lancia Delta, MG Metro 6R4, Opel Manta 400, Peugeot 205 Turbo 16, Porsche 911, Renault 5 Turbo - har vi glömt någon? Klicka på filmrutan nedan för att höra skönsången på YouTube.

**Som ni besökare ofta** kommenterat på de filminslag vi själva gör här på auto motor & sport är motorljudet en viktig del i upplevelsen. Allt för ofta redigeras motorljudet bort på de bilrelaterade program man ser på televisionen - förmodligen för att filmerna klipps ihop av personer som inte själv har något bilintresse och lägger på någon poppig melodislinga istället.

Men i den här sammanställningen av Grupp B rallybilar finns ingen tramsig musik. Motorljudet är själva poängen. Och har rally någonsin låtit bättre än under perioden 1982 - 1987? Grupp B må ha varit ett dödligt snabbt reglemente för både publik och förare, men upplevelsen som bjöds har i efterhand fått det mesta annat att blekna i jämförelse.

**Den som vill få en historisk tillbakablick** på Grupp B - och Grupp S som aldrig hann börja köras - kan till exempel börja med att läsa den här artikeln hos Wikipedia, klicka här. Signaturen "amjayes" som gjort klippet på YouTube har mer material med liknande inriktning.




## 23. Fredagshumorn: Robert Gustafsson Jag är visst handikappad!



*FILM*: *https://youtu.be/tPRSawzGgJg*

**SLUT**